



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 397]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अक्टूबर 25, 2018/कार्तिक 3, 1940

No. 397]

NEW DELHI, THURSDAY, OCTOBER 25, 2018/KARTIKA 3, 1940

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई 10 अक्टूबर, 2018

सं. टीएएमपी/18/2018-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से तेल और प्राकृतिक गैस आयोग लिमिटेड (ओएनजीसी) द्वारा एमबीपीटी की सीमाओं के भीतर बिछाई गयी पाईप लाईन के द्वारा कच्चे तेल को वाहित करने के लिये एमबीपीटी को संदेय घाटशुल्क प्रतिकर निर्धारण के लिए प्राप्त प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या. टीएएमपी /18/2018-एमबीपीटी

मुंबई पत्तन न्यास

---

आवेदक

गणपूर्ति

- (i). श्री टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अक्टूबर 2018 के 3 रे दिन पारित)

मामला मुंबई पत्तन न्यास द्वारा मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)से तेल और प्राकृतिक गैस आयोग लिमिटेड (ओएनजीसी) द्वारा एमबीपीटी को संदेय घाटशुल्क प्रतिकर निर्धारण के लिए 28 फरवरी, 2018 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. ओएनजीसी द्वारा एमबीपीटी पत्तन सीमाओं के भीतर भूमि के साथ-साथ सागर में मुंबई हाई फील्ड से शहरी टर्मिनल तक तेल और गैस को वाहित करने के लिए दो अतिरिक्त पाइप लाइनें बिछाने के लिए मांगी गई अनुमति के प्रत्युत्तर में एमबीपीटी ने 28 जनवरी, 2005 को ओएनजीसी से एक करार किया था।

2.2. करार के निबंधन और शर्तों (वित्तीय) की शर्त संख्या 1 के अनुसार, ओएनजीसी ने मुंबई पत्तन न्यास को सभी अथवा इन ओएनजीसी पाइपलाइनों के माध्यम से मुंबई पत्तन में आयातित कच्चे तेल और जो एमबीपीटी मैरीन ऑयल टर्मिनल जवाहर द्वीप के माध्यम से अथवा एमबीपीटी के किसी अन्य विद्यमान और भावी तेल गैस या रसायन टर्मिनलों के माध्यम से निर्यात नहीं किया जाता है, के प्रति टन पर लागू घाटशुल्क दर का आधा (1/2) प्रतिकर देगा।

2.3. एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव में बताया है कि ओएनजीसी पाइपलाइन के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो/तेल के घाटशुल्क प्रतिकर का ओएनजीसी द्वारा वित्तीय वर्ष 2013-14 के अंतरिम बिल और वित्तीय वर्ष 2012-13 के अंतिम बिल के प्रति भुगतान किया गया है। तथापि, ओएनजीसी ने अपने 12 दिसंबर, 2014 के द्वारा एमबीपीटी और ओएनजीसी के बीच 28 जनवरी, 2005 के करार के निबंधनों और शर्तों के अनुसार ओएनजीसी से एकत्र किये जा रहे घाटशुल्क प्रतिकर के लिए प्राधिकरण से अनुमोदन की प्रति प्रस्तुत करने का अनुरोध किया है। ओएनजीसी ने वर्ष 2013-14 के अंतिम बिल और वर्ष 2014-15 के अंतरिम बिल का घाटशुल्क प्रतिकर का भुगतान इसी बहाने रोक लिया है और उसके बाद कोई भुगतान नहीं किया है यद्यपि एमबीपीटी द्वारा नियमित बिल/मांग की जा रही है।

2.4. ओएनजीसी ने तर्क दिया है कि एमबीपीटी ने अनुचित घाटशुल्क प्रतिकर ओरोपित किया है। ओएनजीसी ने बताया है कि इस मुद्दे को पहले उनके मंत्रालय द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय के साथ नवंबर, 2010 और अगस्त, 2014 में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से विवाद का अधिनिर्णय करने के लिए भेजने का अनुरोध किया था। लेकिन, अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

2.5. एमबीपीटी ने निवेदन किया है कि वर्ष 2013-14 के अंतिम बिल और वर्ष 2014-15 के अंतरिम बिल पर घाटशुल्क प्रतिकर के लिए ओएनजीसी द्वारा किसी सेवा कर का भुगतान नहीं किया है और न ही ओएनजीसी ने उसके बाद कोई भुगतान किया है यद्यपि नियमित बिल/मांग उठायी जाती रही है। मुंबई पत्तन न्यास ने 30.06.2017 तक सेवा कर प्राधिकारियों को 18,93,70,172/- रु. के सेवाकर का भुगतान किया है।

2.6. एमबीपीटी ने आगे और निवेदन किया है कि ओएनजीसी ने अपने 31 मार्च, 2017 के पत्र के द्वारा उक्त विवाद के यथाशीघ्र हल के लिए एमबीपीटी को प्राधिकरण का अनुमोदन या पोत परिवहन मंत्रालय का निर्णय/अभियुक्तियां प्रस्तुत करें।

2.7. एमबीपीटी ने अध्यक्ष, विपणन ओएनजीसी द्वारा प्रस्तुत टन भार के अनुसार 30.06.2017 को ओएनजीसी को बिल भेजा था। लेकिन, इन बिलों का निपटारा भी ओएनजीसी द्वारा नहीं किया गया। ओएनजीसी के प्रति घाटशुल्क प्रतिकर की बकाया राशि का ब्यौरा, एमबीपीटी द्वारा यथाप्रस्तुत, इस प्रकार है:-

वर्ष	घाट शुल्क प्रतिकर			31.12.2017 तक परिकलित ब्याज	कुल योग
	राशि	सेवा कर	योग		
2005-06	0.00	0.00	0.00	0	0.00
2006-07	0.00	0.00	0.00	0	0.00
2007-	0.00	0.00	0.00	0	0.00

08					
2008-09	0.00	0.00	0.00	4362146.00	43,62,146.00
2009-10	0.00	0.00	0.00	0	0.00
2010-11	0.00	0.00	0.00	0	0.00
2011-12	0.00	2,71,66,813.00	2,71,66,813.00	24811505.00	51,978,318.00
2012-13	1.00	51,95,741.00	51,95,742.00	17,781,342.00	22,977,084.00
2013-14	12,12,14,831.00	1,49,82,153.00	13,61,96,984.00	86,336,099.00	222,533,083.00
2014-15	22,98,98,539.00	2,84,15,459.00	25,83,13,998.00	122,294,504.00	380,608,502.00
2015-16	28,99,26,435.00	4,20,39,333.00	33,19,65,768.00	103,566,306.00	435,532,074.00
2016-17	31,33,85,930.00	4,70,07,889.00	36,03,93,819.00	56076541.00	416470360.00
2017-18 (UPTO 30.6.17)	16,37,51,884.00	2,45,62,784.00	18,83,14,668.00	14,123,600.00	202,438,268.00
<b>कुल</b>	<b>1,11,81,77,620.00</b>	<b>18,93,70,172.00</b>	<b>1,30,75,47,792.00</b>	<b>429,352,043.00</b>	<b>1,736,899,835.00</b>

(मामलो रु.173.69करोड़)

टिप्पणी: व्याज की गणना / दिये गए बिलों के भुगतान के समय की जाती है।

3.1. एमबीपीटी ने मुंबई पत्तन न्यास और तेल और प्राकृतिक गैस आयोग के बीच 28 जनवरी, 2005 को हुए करार के अनुसार पूर्वव्यापी प्रभाव से घाटशुल्क प्रतिकर की वसूली के लिए प्राधिकरण से दरों का अनुमोदन प्राप्त करने का प्रस्ताव अपने बोर्ड के समक्ष रखा। बोर्ड ने अपने 09.01.2018 के टीआर 198 के द्वारा प्रस्ताव का अनुमोदन किया।

3.2. तदनुसार, एमबीपीटी ने मुंबई पत्तन न्यास और तेल और प्राकृतिक गैस आयोग के बीच 28 जनवरी, 2005 को हुए करार के अनुसार पूर्वव्यापी प्रभाव से घाटशुल्क प्रतिकर की वसूली के लिए दरमानों के अध्याय-III में खंड 3.4 के रूप में निम्नलिखित उपबंध अंतर्विष्ट करने के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन चाहा है, जो इस प्रकार है:-

**“3.4एमबीपीटी और ओएनजीसी के बीच 28.01.2005 को हस्ताक्षरित करार के निबंधनों के अनुसार ओएनजीसी द्वारा संदेय घाटशुल्क प्रतिकर।**

(क). ओएनजीसी वित्तीय वर्ष के अंत में, एमबीपीटी द्वारा यथापेक्षित, पाइपलाइनों के माध्यम से प्रति वर्ष आयातित तेल का सारा आद्योपांत ट्रैफिक डाटा प्रस्तुत करेगा ताकि यातायात प्रबंधक एमबीपीटी कच्चे तेल पर सभी अनुषंगी प्रभारों और सरकारी करों तथा शुल्कों सहित प्रतिकर का बिल बनाकर भेज सके।

ओएनजीसी यह सुनिश्चित करेगा कि ऐसे सभी बिलों का भुगतान एमबीपीटी से बिलों की प्राप्ति से एक महीने के भीतर करेगा।

- (ख). ओएनजीसी ने मुंबई पत्तन न्यास को सभी अथवा इन ओएनजीसी पाइपलाइनों के माध्यम से मुंबई पत्तन में आयातित कच्चे तेल और जो एमबीपीटी मैरीन ऑयल टर्मिनल जवाहर द्वीप के माध्यम से अथवा एमबीपीटी के किसी अन्य विद्यमान और भावी तेल गैस या रसायन टर्मिनलों के माध्यम से निर्यात नहीं किया जाता है, के प्रति टन पर लागू घाटशुल्क दर का आधा (1/2) प्रतिकर देगा।<sup>१</sup>

4. एमबीपीटी पूर्व में यह कहता रहा है कि मार्गस्थ प्रभारों और घाटशुल्क के 50% का प्रतिकर इस आधार पर प्राधिकरण के कार्यक्षेत्र में नहीं आता कि इस मामले को पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) और पेट्रोलियम मंत्रालय (एमओपी) द्वारा पहले ही परस्पर निपटा लिया गया था। लेकिन, अब एमबीपीटी और ओएनजीसी के बीच हुए करार के अनुसार एमबीपीटी ने प्रतिकर उगाही की पूर्वव्यापी प्रभाव से वसूली की दरों के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन चाहा है। संभवतः ओएनजीसी द्वारा उठाये गए इस मुद्दे पर कि दरों की उगाही प्राधिकरण के अनुमोदन से होनी चाहिए।

5. 28 फरवरी, 2018 का एमबीपीटी का प्रस्ताव इस प्राधिकरण से, अन्य बातों के साथ-साथ, यह निर्धारण चाहता है कि ओएनजीसी ने मुंबई पत्तन न्यास को सभी अथवा इन ओएनजीसी पाइपलाइनों के माध्यम से मुंबई पत्तन में आयातित कच्चे तेल और जो एमबीपीटी मैरीन ऑयल टर्मिनल जवाहर द्वीप के माध्यम से अथवा एमबीपीटी के किसी अन्य विद्यमान और भावी तेल गैस या रसायन टर्मिनलों के माध्यम से निर्यात नहीं किया जाता है, के प्रति टन पर लागू घाटशुल्क दर का आधा (1/2) प्रतिकर देगा। एमबीपीटी ने यह भी अनुरोध किया है कि, इस प्राधिकरण का अनुमोदन एमबीपीटी और ओएनजीसी के बीच 28.01.2005 को हुए करार के अनुसार घाटशुल्क प्रतिकर उगाही की वसूली पूर्वव्यापी प्रभाव से करने का हो।

6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमबीपीटी के 28 फरवरी, 2018 के प्रस्ताव की एक प्रति ओएनजीसी को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। ओएनजीसी ने एमबीपीटी के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। ओएनजीसी की टिप्पणियों को फीड बैक सूचना के रूप में एमबीपीटी को भेजा गया। 08 मई, 2018 और 05 जून 2018 के अनुस्मारकों के पश्चात् एमबीपीटी ने ओएनजीसी की टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया दी।

7. संदर्भित मामले में, इस प्राधिकरण के मुंबई कार्यालय में 20 अप्रैल, 2018 को एक संयुक्त सुनवाई का अयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी और ओएनजीसी ने अपने-अपने पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिये। संयुक्त बैठक में एमबीपीटी और ओएनजीसी ने अपने-अपने निवेदन रखे।

8. इस बीच, एमओएस ने अपने 5 दिसंबर, 2018 के पत्र के द्वारा बताया कि प्रतिकर प्रभार एमबीपीटी और ओएनजीसी के बीच 2005 में हुए करार के अनुसार उगाहें गए हैं और ओएनजीसी 2013-14 तक एमबीपीटी को प्रतिकर प्रभारों का भुगतान कर रहा था। तदनुसार, एमओएस ने इस प्राधिकरण को अनुरोध किया है कि एमबीपीटी और ओएनजीसी के बीच हुए करार के निबंधनों और शर्तों के अनुसार मामले का समाधान किया जाये।

9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्रवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए मतों का सार उनको पृथक् रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

10. मामले के संसाधन के दौरान, एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:-

- (i). ओएनजीसी और एमबीपीटी के बीच हुए करार में तीन विशिष्ट और अंतर संबंधित विशेषताएं हैं- एक - एमबीपीटी पत्तन की सीमाओं के भीतर दो अतिरिक्त पाइपलाइन बिछाना और दूसरी समय-समय पर लागू कच्चे तेल के प्रति टन दर दरमानों के अनुसार एमबीपीटी को घाटशुल्क दर का 50% भुगतान करना और तीसरी पाइपलाइनों के लिए लागू मार्गाधिकार शुल्क जैसा ओएनजीसी स्वीकार किया है, उसने 10 नवंबर, 2004 को पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के अपर सचिव की अध्यक्षता में हुई बैठक में ओएनजीसी

और एमबीपीटी को सुनने के पश्चात् अपर सचिव महोदय के निर्देशानुसार पाइपलाइन बिछाने के लिए एमबीपीटी की शर्तों के अनुसार और उस आधार पर भविष्य में भुगतान करने के लिए 28 जनवरी 2005 को एमबीपीटी के साथ इस करार पर हस्ताक्षर किये थे।

- (ii). एमबीपीटी द्वारा इस प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तुत मामले में एमबीपीटी को ओएनजीसी द्वारा संदेय घाटशुल्क प्रतिकर के अनुमोदन से संबंधित है। ओएनजीसी से प्राप्तव्य सेवा कर के साथ, घाटशुल्क प्रतिकर 30 जून, 2017 को 130.75 करोड़ रुपये का सूचित किया गया है। इस राशि में 31 दिसंबर, 2017 तक परिकलित 42.93 करोड़ रुपये की ब्याज की राशि शामिल नहीं है। जहां तक मार्गाधिकार शुल्क का संबंध है, इसके लिए एमबीपीटी बाद में अलग से प्रस्ताव लेकर आया, जिस पर अलग से प्रशुल्क कार्रवाई की जा रही है। इस प्रकार, मार्गाधिकार प्रभारों का मामला अभी इस प्राधिकरण के पास विचारार्थ नहीं है।
- (iii). ओएनजीसी ने बताया है कि घाटशुल्क प्रतिकर प्रभार रायल्टी की प्राकृति के है और तर्क दिया कि एमबीपीटी को ओएनजीसी से प्रतिकर की उगाही का कोई अधिकार नहीं है। मामले के संसाधन के दौरान, ओएनजीसी ने एमबीपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन से संबंधित सितंबर, 2006 के प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा की गई एक टिप्पणी की ओर दिलाया कि घाटशुल्क के प्रतिशत के रूप में एमबीपीटी द्वारा उगाहे जा रहे प्रतिकर प्रभार व्यापार करने की अनुमति दिये जाने पर रायल्टी के समान हैं। इस संबंध में, यह बताया जाता है कि वर्तमान मामला ओएनजीसी और एमबीपीटी के बीच उठे विवाद को सुलझाने का है, जैसा कि एमओएस ने अनुरोध किया है और ओएनजीसी द्वारा उठाया गया संदर्भ संगत नहीं पाया जाता है।
- (iv). यह परीक्षण करना आवश्यक है कि क्या इस प्राधिकरण के पास इस मुद्दे को हल करने का अधिकार प्राप्त है। जैसा कि आगामी पैराओं में, निहित मुद्दा पत्तन सीमाओं के प्रयोग और पत्तन सुविधाओं पर प्रहस्त न होने वाले कार्यों पर घाटशुल्क से संबंधित है। एमबीपीटी की दलील पर सुविचार करना निश्चय ही संगत है कि ओएनजीसी और एमबीपीटी के बीच हुए करार के निबंधनों और शर्तों का अनुसार ओएनजीसी ने एमबीपीटी के उस कच्चे तेल पर घाटशुल्क प्रतिकर देने की प्रतिबद्धता जतायी है जो ओएनजीसी की पाइपलाइनों के माध्यम से मुंबई पत्तन पर आयात किया जायेगा और जो एमबीपीटी मैरीन ऑयल टर्मिनल जवाहर द्वीप के माध्यम से अथवा एमबीपीटी के किसी अन्य विद्यमान और भावी तेल गैस या रसायन टर्मिनलों के माध्यम से निर्यात नहीं किया जाता है। परिस्थितियों में इस प्राधिकरण का अधिकारक्षेत्र घाटशुल्क प्रतिकर प्रभारों से संबंधित मामले का समाधान करना संदेय से परे है।  
यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि चेन्नई पत्तन न्यास पर चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीसीटीपीएल) के पत्तन प्रयोक्ता के प्रतिनिधि निकायों ने वर्ष 2004 में उन कंटेनरों पर प्रभारों को छोड़ देने का अभ्यावेदन किया था जो सीसीटीपीएल पर कामगारों की हड़ताल के कारण क्लियर नहीं किये जा सके थे। इस संबंध में एमओएस ने अपने 20 जुलाई, 2004 के पत्र के द्वारा इस प्राधिकरण को सलाह दी थी कि प्रयोक्ता निकायों के अभ्यावेदनों पर गुणदोषों के आधार पर विचार करने के पश्चात् सकारण आदेश जारी किया जाये। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने सरकार की सलाह पर मामले पर विचार किया और 07 अक्टूबर, 2004 के आदेश द्वारा मामले का समाधान किया।
- (v). एमबीपीटी जल में समुद्र तल के प्रयोग के बारे में कोई विवाद नहीं है। ओएनजीसी यह मानता है कि प्रत्येक पाइपलाइन का 19.5 कि.मी. एमबीपीटी की सीमा में पड़ता है। ओएनजीसी द्वारा उठाया गया मुद्दा यह है कि एमबीपीटी घाटशुल्क प्रतिकर की उगाही नहीं कर सकता क्योंकि उसके पास इस प्राधिकरण का अनुमोदन नहीं है। ओएनजीसी से इस प्राधिकरण के अनुमोदन के अभाव में वर्ष 2013-14 से एमबीपीटी द्वारा दावा किये गए घाटशुल्क प्रतिकर को रोक लिया है। ओएनजीसी इस प्राधिकरण द्वारा एमबीपीटी और ओएनजीसी के बीच विवाद के अधिनिर्णय के लिए है।

- (vi). एमबीपीटी ने यह दलील दी कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 38 पत्तन को पत्तन द्वारा स्थापित सुविधाओं के प्रयोग से अन्यथा पत्तन के भीतर सागर में जाने वाले किसी भी सामान को उतारे जाने या लदान किये जाने से माल को रोकने की शक्ति प्रदान करती है। जैसा कि एमबीपीटी ने दलील दी है, पत्तन ने ऐसी सुविधाओं का सृजन किया है, यदि पत्तन, अपनी ऐसी सुविधाओं के होने के बावजूद, अनुमति देता है तो यह अनुमति उन शर्तों पर होगी, जैसी बोर्ड निर्धारित करेगा और कि पाइपलाइन बिछाने की शर्तें 28 जनवरी, 2005 के करार में विनिर्दिष्ट हैं। ओएनजीसी ने एमबीपीटी की इस दलील का प्रतिकार किया कि उक्त अधिनियम की धारा 38 सामान और यात्री पोतों के समुद्र में जाने पर लागू होती है जबकि कच्चा तेल मुंबई हाई क्षेत्र से उरान संयंत्र तक पाईप लाईन द्वारा वाहित किया जाता है और यह पत्तन पर नहीं लाया जाता और एमबीपीटी ने ओएनजीसी के ऑफ-शोर क्षेत्रों से कच्चे तेल की प्राप्ति के लिए किसी सुविधा का सृजन नहीं किया है। ओएनजीसी की दलील में दम है।
- (vii). तथापि, जैसा एमबीपीटी ने इंगित किया है और पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने 5 सितंबर 2018 के पत्र में टिप्पणी की है, जो इस प्राधिकरण को संबोधित है, प्रतिकर प्रभार वर्ष 2005 में एमबीपीटी और ओएनजीसी के बीच हुए करार के अनुसार उगाही जाये और कि ओएनजीसी वर्ष 2013-14 तक एमबीपीटी को प्रतिकर प्रभारों का भुगतान कर भी रहा था। ओएनजीसी व्यथित था कि उसने यह करार बिना पूर्ण सहमति के दबाव में आकर किया था। परंतु ओएनजीसी यदि चाहे तो ऐसे करार को स्वीकार करने को बाध्य नहीं है। यहां इस तथ्य को मान्य करना समीचीन होगा कि ओएनजीसी को एमबीपीटी की घाटशुल्क प्रतिकर प्रभार की उगाही की मंशा के बारे में काफी पहले 2003 से ही पता था। वास्तव में, जब दिसंबर 2003 में ओएनजीसी ने कुछ अन्य पाइपलाइनों को बदलने की अनुमति के लिए एमबीपीटी से संपर्क किया एमबीपीटी ऐसी अनुमति देने से मना कर दिया 1978 से घाटशुल्क प्रतिकर का भुगतान करने का दबाव डाला और किसी अन्य पाईप लाइन से वाहित करने को कहा। करार पर हस्ताक्षर करने के पश्चात्, ओएनजीसी, अब यह दलील नहीं दे सकता कि उसने यह करार बिना किसी सहमति के और दबाव में आकर किया है। उन दोनों पक्षों के बीच करार जो दोनों पक्षों के हित में मिलकर सेवा करने की मंशा रखते हैं, किया गया है। जब एक बाध्यकर करार का करार के किसी एक पक्ष द्वारा आकलन द्वारा करार का अनादर करना करार मांग करता है। करार के अंतर्गत अन्य पक्ष अपने दायित्व का निर्वहन करता है और वह करार का विखंडन कर सकता है जिससे तेल उद्योग प्रभावित होगा। एमबीपीटी ने एक उत्तरदायी प्राधिकरण होने के नाते, करार के विखंडन का चयन नहीं किया।
- (viii). ओएनजीसी द्वारा एक और मुद्दा उठाया गया है कि एमबीपीटी के व्यापार या यातायात में कोई हानि नहीं हुई है क्योंकि जवाहर द्वीप स्थित मैरीन तेल टर्मिनल की जब से एमबीपीटी ने सुविधा का सृजन हुआ है तब से ही वह हर समय घिरा रहता है और कि एमबीपीटी को पाइपलाइनों से ओएनजीसी द्वारा कच्चे तेल की आपूर्ति के लिए प्रतिकर की आवश्यकता नहीं है। तथापि, जेडी पर मैरीन तेल टर्मिनल की औसत दखल 50% है जैसा एमबीपीटी द्वारा बर्थ आकूपेंसी विवरण में बताया है। ऐसा होने पर, ओएनजीसी को, एमबीपीटी की सीमाओं के भीतर पाइपलाइनों के माध्यम से अपने सामान की दुलाई करने की अनुमति देने पर एमबीपीटी को प्रतिकर का दबाव न करने के लिए कहना अनुचित है।
- (ix). दोनों पक्षों के बीच सहमत घाटशुल्क प्रतिकर प्रभार से ओएनजीसी पर लागत प्रभाव पड़ता है, जैसा ओएनजीसी ने निवेदन किया है। ओएनजीसी ने बताया है कि उसके पास तेल विपणन कंपनियों से घाटशुल्क प्रतिकर प्रभारों की वसूली करने का कोई अधिकार नहीं है और कि एमबीपीटी को घाटशुल्क प्रतिकर प्रभारों का भुगतान पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय, भारत सरकार का अनुमोदन अपेक्षित होगा। लेकिन, यह प्राधिकरण को इन मुद्दों पर विचार नहीं कर सकता। घाटशुल्क प्रतिकर प्रभारों के भुगतान और मात्रा का मामला दोनों पक्षों के बीच 28 जनवरी, 2005 के करार द्वारा पहले ही परस्पर निपटा लिया गया है।

- (x). पोत परिवहन मंत्रालय ने इस प्राधिकरण को ओएनजीसी और एमबीपीटी के बीच विवाद को 28 जनवरी, 2005 को हुए करार के निबंधनों और शर्तों के अनुसार निपटाने का अनुरोध किया है। जैसा पहले चर्चा की गई है 28 जनवरी, 2005 के करार के निबंधन और शर्तों की शर्त संख्या 1 अनुबद्ध करती है कि ओएनजीसी ने मुंबई पत्तन न्यास को सभी अथवा इन ओएनजीसी पाइपलाइनों के माध्यम से मुंबई पत्तन में आयातित कच्चे तेल और जो एमबीपीटी मैरीन ऑयल टर्मिनल जवाहर द्वीप के माध्यम से अथवा एमबीपीटी के किसी अन्य विद्यमान और भावी तेल गैस या रसायन टर्मिनलों के माध्यम से निर्यात नहीं किया जाता है, के प्रति टन पर लागू घाटशुल्क दर का आधा (1/2) प्रतिकर देगा।
- (xi). एमबीपीटी ने भी इस शर्त का अनुमोदन करने का अनुरोध किया है कि ओएनजीसी वित्तीय वर्ष के अंत में, एमबीपीटी द्वारा यथापेक्षित, पाइपलाइनों के माध्यम से प्रति वर्ष आयातित तेल का सारा आद्योपांत ट्रैफिक डाटा प्रस्तुत करेगा ताकि यातायात प्रबंधक एमबीपीटी कच्चे तेल पर सभी अनुषंगी प्रभारों और सरकारी करों तथा शुल्कों सहित प्रतिकर का बिल बनाकर भेज सके। ओएनजीसी यह सुनिश्चित करेगा कि ऐसे सभी बिलों का भुगतान एमबीपीटी से बिलों की प्राप्ति से एक महीने के भीतर करेगा। चूंकि यह प्रस्तावित शर्त एमबीपीटी द्वारा बिल बनाने की प्रक्रिया से संबंधित है, इस शर्त को इस प्राधिकरण के अनुमोदन की आवश्यकता नहीं है।
- (xii). एमबीपीटी और ओएनजीसी के बीच 28 जनवरी, 2005 हुए करार के अनुसार एमबीपीटी ने प्रतिकर उगाही की पूर्वव्यापी प्रभाव से वसूली की दरों के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन चाहा है। यह प्राधिकरण सामान्यतः आदेश को पूर्वव्यापी प्रभाव नहीं देता है। परंतु, विशेष परिस्थितियों के मामलों में, यह अपने आदेश को पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू कर सकता है। न्यू मंगलोर पत्तन न्यास और कुद्रेभाव आयरन और कंपनी लिमिटेड के बीच हुए करार के एक मामले में, विधि मंत्रालय की सलाह पर, पोत परिवहन मंत्रालय ने (तब) अपने 16 मार्च, 1998 के पत्र संख्या पीर-14011/5197-पी-4 द्वारा इस प्राधिकरण को पूर्वव्यापी प्रभाव देने की सलाह दी थी। इन परिस्थितियों में एमबीपीटी का प्रस्ताव कि ओएनजीसी और एमबीपीटी के बीच 28 जनवरी, 2005 को हुए करार के अनुसार उगाहीयोग्य घाटशुल्क प्रतिकर की वसूली को पूर्वव्यापी प्रभाव से अनुमोदित किया जाता है।

11. परिणाम में, और ऊपर दिये गए कारणों से, और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, एमबीपीटी के दरमानों में निम्नलिखित उपबंध को 28 जनवरी, 2005 के करार के अनुसार एमबीपीटी को देय घाटशुल्क प्रतिकर की तारीख से पूर्वव्यापी प्रभाव से अध्याय-III के खंड 3.4 के रूप में अंतर्विष्ट करने का अनुमोदन करता है:

**"3.4. एमबीपीटी और ओएनजीसी के बीच 28.01.2005 को हस्ताक्षरित करार के निबंधनों के अनुसार ओएनजीसी द्वारा संदेय घाटशुल्क प्रतिकर।**

ओएनजीसी वित्तीय वर्ष के अंत में, एमबीपीटी द्वारा यथापेक्षित, पाइपलाइनों के माध्यम से प्रति वर्ष आयातित तेल का सारा आद्योपांत ट्रैफिक डाटा प्रस्तुत करेगा ताकि यातायात प्रबंधक एमबीपीटी कच्चे तेल पर सभी अनुषंगी प्रभारों और सरकारी करों तथा शुल्कों सहित प्रतिकर का बिल बनाकर भेज सके। ओएनजीसी यह सुनिश्चित करेगा कि ऐसे सभी बिलों का भुगतान एमबीपीटी से बिलों की प्राप्ति से एक महीने के भीतर करेगा।"

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन.-III/4/असाधारण/317/18]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 10th October, 2018

**No. TAMP/18/2018-MBPT.**— In exercise of the powers conferred under Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Mumbai Port Trust (MBPT) for prescription of wharfage compensation payable by Oil and Natural Gas Corporation Limited (ONGC) to MBPT for transportation of Crude Oil through the pipelines laid within the limits of MBPT, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**

Case No. TAMP/18/2018-MBPT

The Mumbai Port Trust

- - -

Applicant

**QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on this 3<sup>rd</sup> day of October 2018)

This case relates to a proposal dated 28 February 2018 filed by the Mumbai Port Trust (MBPT) for prescription of wharfage compensation payable by Oil and Natural Gas Corporation Limited (ONGC) to MBPT.

2.1. The MBPT has entered into agreement with ONGC on 28 January 2005 responding to the permission sought by ONGC to lay two additional pipelines within the MBPT port limits on land as well as in the sea, one each for transportation of oil and for gas from Mumbai High field to Uran Terminal.

2.2. As per Condition No. 1 of Terms and Conditions (financial) of the Agreement, ONGC has committed to pay to the Mumbai Port Trust a compensation at one half (1/2) of wharfage rate as applicable on the per tonne of crude oil which will be imported into the Port of Mumbai through all or any of these ONGC pipelines and which is not exported through the MBPT Marine Oil Terminal, Jawahar Dweep through any other existing and future oil, Gas or Chemical Terminals of the MBPT".

2.3. The MBPT has stated in its proposal that Wharfage compensation towards cargo/ oil handled through ONGC pipeline was paid by ONGC towards provisional bill for F.Y. 2013-14 and final bill for F.Y. 2012-13. However, the ONGC vide its letter dated 12 December 2014 had requested to provide copy of TAMP's approval for wharfage compensation being collected from ONGC as per terms and conditions of agreement dated 28 January 2005 between MBPT and ONGC. On this pretext, ONGC withheld the payment of wharfage compensation on final bill for the year 2013-14 and provisional bill for the year 2014-15 and no payment has been made thereafter though regular bills/ demands were raised therefor by MBPT.

2.4. ONGC has contended that MBPT has imposed unreasonable wharfage compensation. The ONGC has stated that the issue has been taken up earlier by their Ministry with the Ministry of Shipping for referring the dispute to the Tariff Authority for Major Ports (TAMP) for adjudication in November 2010 and August 2014. However, no action has been taken till date.

2.5. The MBPT has submitted that, no service tax has been paid by ONGC for wharfage compensation on final bill for the year 2013-14 and provisional bill for the year 2014-15 and also no payments have been made by ONGC thereafter though regular bills/ demands were raised therefor. Mumbai Port Trust had to remit service tax amounting to ₹.18,93,70,172/- to the service tax authorities till 30.06.2017.

2.6. The MBPT has further submitted that, the ONGC vide letter dated 31 May 2017 has requested MBPT to provide TAMP's approval or the ruling/ remarks of the Ministry of Shipping for early resolution of the said dispute.

2.7. On the basis of the tonnage furnished by Head Marketing, ONGC, the MBPT raised bills on ONGC on 30.06.2017. However, these bills were also not settled by ONGC. The details of outstanding dues on account of wharfage compensation against ONGC, as furnished by MBPT, are as follows:

Year	Wharfage Compensation			Interest calculated upto 31.12.2017	Grand Total
	Amount	Service Tax	Total		
2005-06	0.00	0.00	0.00	0	0.00
2006-07	0.00	0.00	0.00	0	0.00
2007-08	0.00	0.00	0.00	0	0.00
2008-09	0.00	0.00	0.00	4362146.00	43,62,146.00
2009-10	0.00	0.00	0.00	0	0.00
2010-11	0.00	0.00	0.00	0	0.00
2011-12	0.00	2,71,66,813.00	2,71,66,813.00	24811505.00	51,978,318.00
2012-13	1.00	51,95,741.00	51,95,742.00	17,781,342.00	22,977,084.00
2013-14	12,12,14,831.00	1,49,82,153.00	13,61,96,984.00	86,336,099.00	222,533,083.00
2014-15	22,98,98,539.00	2,84,15,459.00	25,83,13,998.00	122,294,504.00	380,608,502.00
2015-16	28,99,26,435.00	4,20,39,333.00	33,19,65,768.00	103,566,306.00	435,532,074.00
2016-17	31,33,85,930.00	4,70,07,889.00	36,03,93,819.00	56076541.00	416470360.00
2017-18 (UPTO 30.6.17)	16,37,51,884.00	2,45,62,784.00	18,83,14,668.00	14,123,600.00	202,438,268.00
<b>TOTAL</b>	<b>1,11,81,77,620.00</b>	<b>18,93,70,172.00</b>	<b>1,30,75,47,792.00</b>	<b>429,352,043.00</b>	<b>1,736,899,835.00</b>

(say ₹.173.69 crores)

N.B: Interest is calculated / billed at the time of payment.

3.1. The MBPT submitted to its Board for seeking approval of TAMP to the rates for recovery of wharfage compensation levied as per the agreement between Mumbai Port Trust and Oil & Natural Gas Commission dated 28 January 2005 with retrospective effect. The proposal has been approved by Board vide TR No. 198 dated 09.01.2018.

3.2. Accordingly, the MBPT has sought approval of this Authority to insert the following provisions at clause 3.4 in Chapter – III of SOR, for recovery of wharfage compensation levied as per the agreement between Mumbai Port Trust and ONGC dated 28.01.2005 with retrospective effect as under:

**“3.4 WHARFAGE COMPENSATION PAYABLE BY ONGC IN TERMS OF AGREEMENT dated 28.01.2005 SIGEND BETWEEN MBPT AND ONGC.**

- ONGC shall furnish all Traffic throughout data for imported oil every year through the pipelines by the end of financial year as required by MBPT to enable the Traffic Manager, MBPT to prepare and raise the compensation bills inclusive of all associated charges and Government taxes and duties on crude oil. ONGC to ensure that all such bills are fully paid within one month of receipt of MBPT bills.
- ONGC shall pay to the Mumbai Port Trust a compensation at one half (1/2) of wharfage rate as applicable on the per tonne of crude oil which will be imported into the Port of Mumbai through all or any of these ONGC pipelines and which not be exported through the MBPT Marine Oil Terminal, Jawahar Dweep through any other existing and future Oil, Gas or Chemical Terminals of the MBPT.”

4. The MBPT has been maintaining in the past that the matter regarding way leave charges and compensation at 50% of wharfage does not fall under jurisdiction of the Authority on the ground that the matter was already settled mutually by Ministry of Shipping (MOS) and Ministry of Petroleum (MOP). However, now, the MBPT has sought approval of this Authority for the rates of recovery of compensation levied as per the agreement between MBPT and ONGC with retrospective effect presumably on the point made by the ONGC that the rate should be levied with the approval of TAMP.

5. The proposal of MBPT dated 28 February 2018 requires this Authority to *interalia*, prescribe that ONGC shall pay to the MBPT a compensation at one half (1/2) of wharfage rate as applicable on the per tonne of crude oil which will be imported into the Port of Mumbai through all or any of the ONGC pipelines and which is not being exported through the MBPT Marine Oil Terminal, Jawahar Dweep through any other existing and future Oil, Gas or Chemical Terminals of the MBPT. The MBPT has further requested for the approval of this Authority for recovery of Wharfage Compensation levied as per the agreement between MBPT and ONGC dated 28.01.2005 with retrospective effect.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the MBPT proposal dated 28 February 2018 was forwarded to ONGC for its comments. The ONGC has furnished its comments on the proposal of MBPT. The comments of ONGC was forwarded to MBPT as feedback information. After reminders dated 08 May 2018 and 05 June 2018, the MBPT has responded to the comments of ONGC.

7. A joint hearing on the case in reference was held on 20 April 2018 at the office of this Authority in Mumbai. At the joint hearing, both the MBPT and the ONGC have made their respective power point presentation. At the joint hearing, the MBPT and ONGC have made their submissions.

8. In the meanwhile, the MOS vide its letter dated 05 September 2018 has stated that the compensation charges are levied as per the Agreement entered into between MBPT and ONGC in 2005 and the ONGC was making payment of compensation charges to MBPT till 2013-14. Accordingly, the MOS has requested this Authority to resolve the matter as per the terms and conditions of the agreement entered between MBPT and ONGC.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The Agreement between ONGC and MBPT contains three distinctive but interrelated features – one, permission to lay two additional pipelines within the MBPT port limits and another to pay 50% of the wharfage rate to MBPT as per the Scale of Rates on per tonne of Crude Oil applicable from time to time and the third one, the applicable way leave fees for pipelines. As admitted by the ONGC, it has entered into this Agreement dated 28 January 2005 with the MBPT for the pipelines as per the terms of MBPT and make payments for the future on that basis, as directed by the Additional Secretary, Ministry of Petroleum and Natural Gas consequent to the Meeting chaired by him on 10 November 2004 after hearing both the parties, ONGC and MBPT.
- (ii). The matter presented by the MBPT before this Authority for approval is the wharfage compensation payable by the ONGC to MBPT. The Wharfage compensation including Service Tax due from ONGC is reported at ₹.130.75 crores upto 30 June 2017. This amount does not include the interest amount of ₹.42.93 crores calculated upto 31 December 2017. For the matter regarding way leave fees, the MBPT has come up with a separate proposal subsequently, which is being dealt with in a separate tariff proceeding. Thus, the matter of way leave charges is not before this Authority for consideration now.
- (iii). The ONGC has stated that the Wharfage Compensation charge is in the nature of royalty and contended that MBPT is not authorized to levy compensation on ONGC. During the proceedings of this case, the ONGC has also drawn a reference to an observation made by this Authority in the tariff order of September 2006 relating to the general revision of the Scale of Rates of MBPT that the Compensation charges levied by MBPT as a percentage of Wharfage is akin to royalty if it is for allowing to do the business. In this regard, it is to state that the present exercise is undertaken to resolve the dispute between ONGC and MBPT as requested by the MOS and the reference drawn by ONGC is found to be no longer relevant.
- (iv). It is necessary to examine whether this Authority has jurisdiction to resolve this issue. As has been brought out in later paragraphs, the issues involved are relating to use of port limits and wharfage on cargo not handled at the port facilities. It will definitely be of relevance to consider the argument of MBPT that as per the terms and conditions of Agreement entered between ONGC and MBPT, the ONGC has committed to pay to the MBPT wharfage compensation on the Crude Oil which will be imported into the port of Mumbai through the ONGC Pipelines and which is not exported through the MBPT Marine Oil Terminal, Jawhar Dweep and any other existing and further oil, gas or chemical Terminal of the MBPT. Under these circumstances, this Authority's Jurisdiction to resolve the matter relating to Wharfage Compensation charges is beyond any doubt.

It is relevant here to mention that representative bodies of the port users of the Chennai Container Terminal Private Limited (CCTPL) at the Chennai Port Trust (CHPT) represented to this Authority in the year 2004 for waiver of charges on containers which could not be cleared due to the workers strike at the CCTPL. In this connection, the MOS advised this Authority vide its letter dated 20 July 2004 to consider the representations of the user bodies on merits and pass speaking order. Accordingly, this Authority took up the matter based on the advice of the Government and resolved the issue vide order dated 07 October 2004.

- (v). There is no dispute regarding using the seabed in the MBPT water. The ONGC agrees that 19.5 Km of each pipeline falls within the MBPT limits. The issue raised by the ONGC is that the MBPT cannot

levy the Wharfage Compensation, since it does not have the approval of this Authority. The ONGC has withheld the Wharfage Compensation claimed by MBPT from the year 2013-14 for want of approval of this Authority. The ONGC is for adjudication of the dispute between ONGC and MBPT by this Authority.

- (vi). The MBPT has sought to argue that Section 38 of the Major Port Trusts Act, 1963 entitles the port to prevent the goods from being landed or shipped upon any sea going vessel within the port otherwise than by using the facilities erected by the port. As argued by the MBPT, the Port has created such facilities and if the port grants permission despite its own facilities, it would be in accordance with the conditions as the Board may specify and that the conditions for laying pipelines have been specified in the Agreement dated 28 January 2005. The ONGC has countered this Agreement of MBPT that Section 38 of the said Act is applicable for Sea going Vessels for goods and passengers, whereas, the Crude Oil is transported from Mumbai High field to Uran Plant by pipelines and it is not brought to Port and MBPT has not created any facility for receipt of Crude Oil from offshore fields of ONGC. There is force in the argument of ONGC.
- (vii). However, as pointed out by MBPT and as observed by the Ministry of Shipping in its letter dated 5 September 2018 addressed to this Authority, the compensation charges are levied as per the agreement entered into between MBPT and ONGC in year 2005 and the ONGC was making payment of compensation charges to MBPT till the year 2013-14. The ONGC is aggrieved that it signed the Agreement under duress and without full consent. But, the ONGC was not obliged to accept such Agreement if it did not want to. It is relevant here to recognize the fact that the intention of the MBPT to levy the Wharfage Compensation charge was known to the ONGC way back in 2003 itself, as when the ONGC approached MBPT in December 2003 for permission to replace some other pipelines, the MBPT had declined to accord permission and insisted for payment of Wharfage Compensation since 1978 for some other pipelines. Having signed the Agreement, the ONGC cannot, at this stage, argue that it signed the Agreement under duress and without consent. Agreement has been made between both the parties who have intended to bind together to serve the interest of both the parties. When a binding agreement is not honored by one party to the Agreement by non-performance there is breach of Agreement. The other party is discharged from its obligation under the Agreement and it is entitled to rescind the Agreement which would affect the Oil industry. The MBPT, as a responsible Public Authority, has chosen not to rescind the Agreement.
- (viii). Another issue brought out by the ONGC is that there is no business or traffic loss to MBPT since the facilities created by MBPT at Marine Oil Terminal at Jawahar Dweep remain occupied all the time and the MBPT does not need to be compensated for supply of Crude Oil by ONGC by pipelines. However, the average occupancy of Marine Oil Terminal at JD is 50% as per the statement of berth occupancy produced by MBPT. That being so, asking the MBPT not to claim compensation for permitting the ONGC to carry its cargo through pipelines within MBPT limits is unreasonable.
- (ix). The Wharfage Compensation charge agreed between the parties has a cost implication to ONGC, as submitted by the ONGC. The ONGC has stated that it has no authority to recover wharfage compensation charges from Oil Marketing Companies and the ONGC requires approval of the Ministry of Petroleum and Natural Gas in the Government of India to pay the Wharfage Compensation charges to MBPT. However, this Authority cannot go into these issues. The matter regarding payment and quantum of wharfage compensation charges has already been mutually settled between the parties by the Agreement dated 28 January 2005.
- (x). The MOS has requested this Authority to resolve the dispute as per the terms and conditions of the agreement dated 28 January 2005 entered between ONGC and MBPT. As brought out earlier, condition No.1 of the terms and conditions of the agreement dated 28 January 2005 stipulates that the ONGC shall pay to the MBPT a compensation at one half (½) of wharfage rate as applicable on the per tonne of crude oil which will be imported into the port of Mumbai through all or any of the pipelines and which is not exported through the MBPT Marine Oil Terminal Jawahar Dweep, through any other existing and future oil, gas or chemical terminals of the MBPT.
- (xi). The MBPT has also requested to approve a condition that ONGC shall furnish all traffic throughput data for imported oil every year through the pipelines by the end of financial year as required by MBPT to enable the Traffic Manager, MBPT to raise the compensation bills inclusive of all associated charges and Government taxes and duties on crude oil and the ONGC to ensure that all such bills are fully paid

within one month of receipt of MBPT bills. Since this proposed condition relates to the procedure for raising the bills by MBPT, this condition need not be approved by this Authority.

- (xii). The MBPT has sought the approval of this Authority with retrospective effect for recovery of wharfage compensation as per the agreement between MBPT and ONGC dated 28 January 2005. This Authority does not ordinarily give retrospective effect to the order. But, in cases governed by special circumstances, it does require retrospective application of its order. In a case relating to an agreement between New Mangalore Port Trust and the Kudremukh Iron Ore Company Ltd., on the advice of Ministry of Law, the (then) Ministry of Surface Transport had vide its Communication No. PR-14011/5197-P4 dated 16 March 1998 advised this Authority to give retrospective effect. In the circumstances, the proposal of the MBPT for recovery of wharfage compensation leviable as per the agreement between ONGC and MBPT dated 28 January 2005 is approved with retrospective effect.

11. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority accords approval for insertion of the following provision as clause 3.4 chapter – III of the Scale of Rates of MBPT, with retrospective effect from the date the wharfage compensation is due to MBPT as per the Agreement dated 28 January 2005:

**“3.4. WHARFAGE COMPENSATION PAYABLE BY ONGC IN TERMS OF AGREEMENT dated 28.01.2005 SIGEND BETWEEN MBPT AND ONGC:**

ONGC shall pay to the Mumbai Port Trust a compensation at one half (1/2) of wharfage rate as applicable on the per tonne of crude oil which will be imported into the Port of Mumbai through all or any of these ONGC pipelines and which will not be exported through the MBPT Marine Oil Terminal, Jawahar Dweep through any other existing and future Oil, Gas or Chemical Terminals of the MBPT.”

**T.S. Balasubramanian**, Member (Finance)  
[ADVT-III/4/Exty./317/18]